

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 6. december 2007

J. nr. 504-28

EU- og Luftfartskontoret

## **Grundnotat om Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europaparlamentet om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet, KOM(2007) 609.**

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

### *Resumé*

*Meddelelsen gennemgår de vigtigste tendenser på jernbanemarkedet de seneste år, som led i den opfølgning af udviklingen på Fællesskabets jernbanemarked, som Kommissionen er pålagt.*

*Meddelelsen belyser det noget blandede resultat af Fællesskabsprojektet om revitalisering af jernbanen i Europa. Redegørelsen centrerer sig om tre hovedemner – retlige og institutionelle rammebetingelser, udvikling af jernbanemarkedet og den finansielle situation for jernbanerne.*

*Det er Kommissionens opfattelse, at en jævnlig ajourføring af den anvendte rapporteringsform giver mulighed for at overvåge markedsudviklingen på jernbanemarkedet på et sammenligneligt grundlag.*

### **1. Baggrund og indhold**

Meddelelsen fra Kommissionen er et led i aktiviteterne omkring markedsovervågning af jernbanesektoren i Fællesskabet.

Meddelelsen er modtaget i dansk sprogversion d. 18. oktober 2007.

Meddelelsen er udsendt samtidig med offentliggørelsen af en række initiativer, der skal gøre varetransporten i EU mere effektiv og bæredygtig. Den nærværende meddelelse beskæftiger sig med både gods- og passagertransport.

Siden 2001 er der vedtaget tre pakker med foranstaltninger, som har til formål gradvist at åbne jernbanemarkedet, herunder at sørge for øget teknisk og driftsmæssig samordning indenfor områderne jernbaneinteroperabilitet og sikkerhed. Målsætningen er etableringen af et europæisk jernbanesystem uden grænser.



Kommissionen er i den forbindelse blevet pålagt at overvåge de teknologiske og økonomiske forhold på EU's marked for jernbanetransport.

Den fremlagte meddelelse er et led i denne opgave.

### Overvågning af jernbanemarkedet

Beslutningen om at overvåge jernbanemarkedet – *Railway Market Monitoring Scheme (RMMS)* – blev truffet i 2001. Kommissionen bistås i dette arbejde af en arbejdsgruppe med sagkyndige repræsentanter fra medlemsstaternes transportministerier og fra jernbanesektorens europæiske organisationer.

Overvågningen centrerer om tre emneområder

- Retlige og institutionelle rammebetingelser
- Udviklingen af jernbanemarkedet
- Finansielle resultater

### Rammebetingelser.

De tre direktiver i første jernbanepakke er gennemført i alle medlemsstater, dog med visse vanskeligheder.

Anden jernbanepakke er også gennemført i medlemsstaterne, men enkelte stater har dog kun delvist implementeret alle regler i den nationale lovgivning. Visse medlemsstaters manglende implementering af anden jernbanepakke har resulteret i 13 verserende sager ved domstolen.

De institutioner, som kræves oprettet af de to jernbanepakker i medlemsstaterne er etableret. For så vidt angår den regeludstedende del af disse myndigheder betvivler Kommissionen dog deres administrative kapacitet. I meddelelsen specificeres det ikke, i hvilke lande institutionernes administrative kapacitet betvivles.

### Jernbanetransportmarkedet

Resultater i forhold til andre transportformer:

Godstransport:

Fra 1970 til 2003 faldt jernbanens andel i EU-15 af godsmarkedet fra 20 % til 8 % målt i tonkm og i EU-25 til ca. 10 %. Måles jernbanegodstransporten som andel af den rene landtransport udgjorde andelen 17,4 % i 2005.



Jernbanegodstransportens nedgang synes endvidere stoppet i 2003 og i 2006 sås en stigende tendens med 3,7 %, idet udviklingen i Tyskland, Luxemburg og Finland i særlig grad bidrog til stigningen.

Undersøgelser foretaget af de Europæiske jernbaner (CER) og den Internationale Jernbaneunion (UIC) viser, at jernbanens andel af godstransportmarkedet er højere end vejtransportens på lange afstande. Undersøgelserne peger desuden på, at gennemsnitsomkostninger for godstransport på jernbane er lavere end vejtransport, når afstanden overstiger 150 km.

#### Persontransport:

Også persontrafikken har over de seneste årtier været offer for et fald målt i passagerkilometer. Jernbanens andel af personbefordringsmarkedet faldt fra 10,2 % i 1970 til 6,3 % i 2003 i EU-15. I det samlede EU-25 var jernbanens passagerkilometerandel 5,8 % i 2004.

Blandt de rene landtransportformer var jernbanens persontransportandel af EU markedet 6,5 % i 2004. Mens jernbanens andel de seneste 10 år i EU-15 har ligget konstant er den i de 10 nye EU lande (EU-10) i samme periode faldet fra 11,2 % til 7,5 %.

Personbefordringen er siden 2000 samlet set steget langsomt i EU-15 og stabiliseret i EU-10. I 2006 steg det samlede antal præsterede personkilometer med 3,3 % i Fællesskabet.

#### Åbning af jernbanemarkedet

Ifølge Herfindahl-Hirschman-indekset, der indikerer effektiv konkurrence, findes de mest åbne jernbanegodsmarkeder i bl.a. Estland og Rumænien, mens godstransportmarkedet stadig er underlagt monopol i 7 medlemsstater. For enkelte lande har graden af markedsåbning ikke kunnet beregnes, da nødvendige data ikke forelå – herunder eks. Sverige, Tyskland og Danmark<sup>1</sup>.

Målt efter samme indekset metode har Estland, Letland, Polen og Portugal de mest åbne passagerjernbanemarkeder i Fællesskabet.

#### Jernbanevirksomhedernes resultater.

Beskæftigelsen i jernbanesektoren er ifølge Kommissionen faldet konstant i perioden efter 1995, dog med en opbremsning i nedgangen de sidste år. Jobtab i de

---

<sup>1</sup> Danmark har som enkelte andre lande ikke direkte bidraget med statistisk materiale til undersøgelsen bag meddelelsen.



”gamle” jernbanevirksomheder opvejes til en vis grad af en stigende beskæftigelse i nye jernbanevirksomheder.

Jernbanevirksomhederne i EU-15 har siden 1995 forbedret deres økonomiske situation med faldende gæld i forhold til egenkapitalen. I de nye EU lande – EU-10 – har udviklingen været modsatrettet med en stærkt stigende gæld i forhold til egenkapitalen. Den negative udvikling i EU-10 skyldes ifølge Kommissionen dels underbetaling for udført offentlig servicetrafik dels urentable investeringer samt gæld til staterne.

En undersøgelse af 74 større jernbanevirksomheder (omsætning over 50 mio.€) viste, at 61 % reelt havde overskud på driften, mens 24 % havde en negativ egenkapitalforrentning.

Kvaliteten af udførte tjenester er fortsat dårlig - især i grænseoverskridende intermodal transport – idet en opgørelse for 2006 viser, at kun 53 % af de fremførte tog var mindre end 30 min. forsinkede i forhold til planlagt ankomst.

### Jernbaneinfrastrukturen

EU jernbanenettet er på 215.000 km – spændende fra de tyske 34.122 km til Luxemburgs 275 km. Malta og Cypern har ikke jernbaner. Belgien har den største jernbanetæthed.

Infrastrukturen udnyttes mest intensivt til godstransport i de baltiske lande målt i tonkm. pr. km jernbane, mens den mest intensive passagertransportanvendelse foregår i Holland målt i passagerkm. pr. km jernbane.

Af EU’ jernbaneinfrastruktur er knap 5.000 km højhastighedsbaner.

Andelen af infrastrukturomkostninger, som opkræves i baneafgifter svinger fra 5 % i Sverige til 100 % i de baltiske lande. Kommissionen bemærker, at nogle afgiftssystemer – hovedsagelig i EU-10 lande - muliggør statslig krydssubsidiering mellem passager- og godstrafik, hvilket vurderes at have en negativ indflydelse på konkurrenceevnen

Endelig har man i meddelelsen opgjort størrelsen af markedet for jernbaneleverancer til ca. 40 mia. €, heraf er ca. 75 % åben for eksterne leverandører udenfor jernbanevirksomheden selv.

Det forventes at Østeuropa vil opleve den største vækst i markedet for jernbanemateriel, mens det i Vesteuropa er markedet for infrastrukturvedligehold, der forventes at have det største vækstpotentiale.

### Konklusioner



Kommissionen konkluderer, at reformerne af den europæiske jernbane viser blandede resultater i medlemsstaterne, men overordnet set vurderes resultaterne som positive.

Indførelsen af Fællesskabets lovgivning i medlemsstaternes retssystemer er næsten afsluttet, og etableringen af de ifølge lovgivningen nødvendige institutioner er stort set gennemført.

Jernbanegodstrafikken viser tegn på fremgang, særligt i de lande hvor markedet er åbnet for reel konkurrence. Data viser ifølge Kommissionen, at godstransport på jernbane over mellemlange og lange afstande har et stort potentiale på transportmarkedet. Udviklingen bremses dog af, at gennemførelsen af rammebestemmelserne er på et meget forskelligt niveau i medlemsstaterne.

Konkurrencen på det europæiske jernbanemarked er ifølge Kommissionen fortsat på et lavt niveau blandt andet på grund af den forholdsvis lille grad af teknisk harmonisering og manglende fælles tilgang til jernbanesikkerhed medlemsstaterne imellem. Der er dog, som tidligere nævnt, kommet væsentlig fokus på disse hindringer og konkurrencen på det europæiske jernbanemarked er tiltagende.

En række økonomiske og administrative forhold lægger dog fortsat hindringer i vejen for en styrket konkurrence, f.eks. vedrørende godkendelse af rullende materiel og opnåelse af licenser som jernbanevirksomhed.

På infrastrukturens side er visse medlemsstaters manglende investeringer i vedligeholdelse, opgradering og fornyelse en barriere for udviklingen af sektoren.

Kommissionen er af den opfattelse, at en regelmæssig ajourføring af rapporteringen, som foretages ved den udsendte meddelelse, giver mulighed for en overvågning af jernbanemarkedet i Fællesskabets medlemsstater på et sammenligneligt grundlag.

## **2. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

## **3. Høring**

Meddelelsen har været sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Invalideorganisationer, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere,



Handel, Transport og Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark, Offentligt Ansattes Organisationer.

Af høringsvarene fremgår følgende:

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder det meget nyttigt, at Kommissionen løbende følger og publicerer data om og analyser af overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet. I den forbindelse noterer DTL, at Danmark angiveligt ikke har bidraget til den såkaldte RMMS-spørgeskemaundersøgelse i 2007.

DTL skal i forlængelse heraf påpege, at det i forbindelse med dataindsamling og undersøgelser nøje skal vurderes, hvilke administrative byrder der pålægges transporterhvervet herunder jernbaneoperatørerne.

DTL bemærker, at i pkt. 11 side 3 hedder det, at "Da der ikke findes nogen kvantitative data, kan ..." Der må være tale om en (sproglig) fejl, da der jo netop i meddelelsen fremlægges ganske mange kvantitative data.

DTL henviser i øvrigt til sine kommentarer til høringen af Kommissionens meddelelse vedrørende et jernbanenet med fortrinsret for godstrafik, KOM(2007) 608.

Danske Statsbaner (DSB) finder Europa-Kommissionens løbende arbejde med overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet i samarbejde med RMMS-arbejdsgruppen værdifuld. Det særdeles omfangsrige statistiske materiale i meddelelsen og dens bilag giver på mange punkter et godt indblik i den europæiske jernbanesektors udvikling og forhold.

Som med al statistik er det imidlertid vigtigt at forholde sig til inddatas validitet og sammenlignelighed.

På visse punkter vil det for nærværende overvågning derfor være nødvendigt fortsat at forbedre valg af metodikker og indikatorer. Den opdeling af relevante markeder, som overvågningen baseres på er endnu mangelfuld, selvom der er taget et første skridt ved at inddrage transportafstanden i godsstatistikkerne. Herudover er de foreliggende analyser af markedsåbning og konkurrenceforhold i den foreliggende form ikke fuldt overbevisende.

Afslutningsvis ønsker DSB at fremhæve meddelelsens fokus på det generelle efterslæb med hensyn til nødvendige investeringer i den europæiske jernbaneinfrastruktur, ikke blot for så vidt angår nyanlæg, men også nødvendige udbygninger og vital vedligeholdelse.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau**



Meddelelsen medfører ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser.

I det omfang meddelelsen måtte give anledning til konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotat herom.

## **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant. Meddelelsen omhandler en opfølgende analyse af virkningerne af Fælleseuropæisk lovgivning på jernbaneområdet. Meddelelsen indeholder ikke konkrete forslag til initiativer.

## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er positiv overfor meddelelsens bidrag til at skabe opmærksomhed på og gennemsigtighed i markedsudviklingen i jernbanetransportsektoren. I den forbindelse opfattes en regelmæssig overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet som et positivt tiltag.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdning**

Det forventes at der vil være en generel interesse i medlemsstaterne for at fortsætte markedsovervågningen i en form som den forelagte.

## **8. Europaparlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning er endnu ikke meddelt.

## **9. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget**

Den fremlagte meddelelse om overvågning af jernbanemarkedet har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.